Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2016–2017

21 501-33 Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 614 BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 november 2016

Hierbij doe ik u toekomen, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, de geannoteerde agenda van de Transportraad die op 1 december 2016 in Brussel plaatsvindt. De inhoud geeft de meest recente stand van zaken weer. Mocht de agenda van de Transportraad op belangrijke punten veranderen, dan zal ik u hierover informeren.

Tenslotte treft u in de bijlage een voortgangsoverzicht van actuele Europese wetgevingsinitiatieven op het terrein van Infrastructuur en Milieu[1].

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

kst-21501-33-614
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

GEANNOTEERDE AGENDA TRANSPORTRAAD 1 december 2016

Op 1 december vergadert de Transportraad in Brussel. Tijdens de Raad zal gesproken worden over de Europese verordening voor luchtvaartveiligheid en het Europees Agentschap voor Luchtvaartveiligheid (EASA). Deze wordt aangepast om de uitdagingen van de komende tien tot vijftien jaar aan te kunnen en het concurrentievermogen van de Europese luchtvaartsector te versterken. Het voorzitterschap hoopt een algemene oriëntatie te bereiken. Voorts zal gesproken worden over de stand van zaken van het pakket veiligheid van passagiersschepen dat voorstellen omvat voor de herziening van vrijwel alle Europese veiligheidsregelgeving voor passagiersschepen. Het voorzitterschap hoopt een algemene oriëntatie te bereiken over het onderdeel van het pakket aangaande veiligheidsvoorschriften en normen voor passagiersschepen in nationale vaart alsmede voor het onderdeel inspecties voor de veilige operatie van Roll-on Roll-off veerboten en hoge snelheidspassagiersschepen op geregelde diensten. Tot slot staan een aantal *Any Other Business* punten op de agenda: reductie broeikasgassen, veiligheid transportsector, het Maltees voorzitterschap en de vergadering van de ICAO.

1. Verordening Luchtvaartveiligheid en het EU Agentschap voor Luchtvaartveiligheid

Doel Raadsbehandeling

De herziening van de Verordening over Luchtvaartveiligheid en het Europees Agentschap voor Luchtvaartveiligheid (EASA) (First reading, File 2015/0277) staat geagendeerd als algemene oriëntatie.

Inhoud/achtergrond/ tijdpad onderhandelingen

Dit voorstel behelst een herziening van de Europese verordening voor luchtvaartveiligheid en het Europees Agentschap voor Luchtvaartveiligheid. Deze verordening wordt aangepast om de uitdagingen van de komende tien tot vijftien jaar aan te kunnen en het concurrentievermogen van de Europese luchtvaartsector te versterken. Kernpunten zijn:

- Een risico- en prestatiegerichte aanpak van veiligheid door middel van doelregelgeving en het principe van veiligheidsmanagement.
- Mogelijkheden om meer proportionaliteit en flexibiliteit in de onderliggende regelgeving te introduceren gerelateerd aan de risico's van specifieke activiteiten.
- Een wettelijk kader voor de ontwikkeling van een Europese markt voor drones.
- Versterking van de Europese samenwerking op aan «conflict zones» gerelateerde beveiligingsvraagstukken in de luchtvaart.

Onder Nederlands Voorzitterschap is al grotendeels overeenstemming bereikt over de doelstellingen, het toepassingsbereik, de hoofdbeginselen van de verordening en de procedure voor de totstandkoming van uitvoeringsmaatregelen. Tevens kon het meeste werk worden afgerond op het onderdeel beheer van de veiligheid van de luchtvaart. De inzet van het Slowaaks Voorzitterschap is om op de Raad van december 2016 overeenstemming over dit voorstel te bereiken.

Inzet Nederland

Nederland steunt de voorgestelde flexibilisering van de Europese regelgeving met meer mogelijkheden voor proportionele invulling. Prioritair is de risico- en prestatiegerichte aanpak van veiligheid. Voorts zijn in deze herziening de totstandkoming van een wettelijk kader voor de

ontwikkeling van een Europese markt voor drones en de versterking van de Europese samenwerking op aan «conflict zones» gerelateerde beveiligingsvraagstukken in de luchtvaart voor Nederland van belang.

Indicatie krachtenveld Raad en Europees Parlement

Onder de lidstaten bestaat brede steun voor het voorstel. De risico- en prestatiegerichte aanpak van veiligheid door middel van doelregelgeving en het principe van veiligheidsmanagement worden breed gesteund evenals de vergroting van de proportionaliteit en flexibiliteit. Over de meeste punten is overeenstemming. Het EP rondt haar eerste lezing van het voorstel naar verwachting dit jaar af. Daarna zullen de onderhandelingen tussen EP en Raad worden ingezet.

Commissievoorstel betreffende een mandaat voor Armenië

De Europese Commissie is voornemens om in de transportraad mandaat te vragen om de onderhandelingen te starten met Armenië over een open luchtvaart akkoord. Nederland is voorstander van mandaatverlening aan de Europese Commissie om te onderhandelen over dit luchtvaartakkoord. Armenië valt onder de nabuurlanden van de EU waarmee gestreefd wordt om tot dergelijke akkoorden te komen om daarmee open markt te creëren tussen de EU en de nabuurlanden. Deze zijn van economisch belang voor zowel consumenten als de Europese luchtvaartsector. De EU streeft daarbij naar convergentie en implementatie van EU regelgeving in het akkoord.

2. Pakket veiligheid van passagiersschepen

Doel Raadsbehandeling

De Raad zal spreken over de stand van zaken van het pakket veiligheid van passagiersschepen dat voorstellen omvat voor de herziening van vrijwel alle Europese veiligheidsregelgeving voor passagiersschepen. Meer in het bijzonder wordt tijdens de Raad gestreefd naar het bereiken van een algemene oriëntatie over het voorstel tot herziening van de richtlijn inzake veiligheidsvoorschriften en normen voor passagiersschepen in nationale vaart alsmede het richtlijnvoorstel over inspecties voor de veilige operatie van ro-ro ferry en hoge snelheidspassagiersschepen op geregelde diensten.

De voorstellen komen voort uit het REFIT (Regulatory Fitness and Performance)-programma dat de Europese Commissie heeft uitgevoerd m.b.t. de regelgeving inzake de veiligheid van passagiersschepen. Het doel daarvan was de bestaande Europese regels voor de veiligheid van passagiersschepen daar waar mogelijk te vereenvoudigen en te stroomlijnen om:

<u>Het pakket omvat de volgende voorstellen:</u>

Veiligheidsvoorschriften en normen voor passagiersschepen

Inhoud/achtergrond/ tijdpad onderhandelingen

Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en normen voor passagiersschepen bevat technische veiligheidsvoorschriften voor passagiersschepen in nationale vaart. De veiligheids-voorschriften voor passagiersschepen in internationale vaart zijn op internationaal niveau vastgelegd (Internationale Maritieme Organisatie). Het doel van wijziging van deze richtlijn is om de werkingssfeer van de bestaande richtlijn te

verduidelijken. De onderhandelingen zijn in een vergevorderd stadium en er wordt gestreefd naar het bereiken van een algemene oriëntatie tijdens de Raad.

Inzet Nederland

Met name de voorgestelde verduidelijking van de werkingssfeer van de richtlijn zodanig dat zeilschepen (bruine vloot) en schepen die industrieel personeel vervoeren (transport van en naar windmolenparken) specifiek zijn uitgezonderd, is voor Nederland van belang. Dit is in lijn met het Nederlandse beleid om (traditionele) zeilschepen te certificeren volgens nationale veiligheidsnormen en om voor schepen die industrieel personeel vervoeren aan te sluiten bij de ontwikkelingen die in internationaal verband gaande zijn (ontwikkeling van specifieke eisen voor deze schepen binnen de Internationale Maritieme Organisatie) en de ontwikkelingen in ons omringende landen. Ook in de uitzonderingspositie van landen met een aanzienlijke vloot bestaande aluminium schepen kan het kabinet zich vinden.

Indicatie krachtenveld Raad en Europees Parlement

Mogelijk zullen enkele landen zich uitspreken om de (traditionele) zeilschepen en schepen die industrieel personeel vervoeren *niet* uit te sluiten van de werkingssfeer van de richtlijn. Het kabinet zal zich hiertegen verzetten omdat dit aanzienlijke consequenties voor de Nederlandse bruine vloot schepen kan hebben en omdat schepen die industrieel personeel vervoeren dan als passagiersschip gecertificeerd zouden moeten worden. Dit brengt onnodige kosten met zich mee, terwijl dit voor de veiligheid van industrieel personeel geen toegevoegde waarde heeft.

Roll-on Roll-off veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen

Inhoud/achtergrond/ tijdpad onderhandelingen

De Raad zal spreken over de richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende een inspectiesysteem voor de veilige exploitatie van Roll-on Roll-off-veerboten (veerschepen die ook auto’s kunnen vervoeren) en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten en de wijziging van richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende havenstaatcontrole en de intrekking van richtlijn 99/35/EG van de Raad.

Inzet Nederland

Nederland is van mening dat het voorstel een goede zaak is omdat dit leidt tot verduidelijking en vereenvoudiging van het EU regime zonder dat het veiligheidsniveau wordt verlaagd.

Indicatie krachtenveld Raad en Europees Parlement

Er blijkt op hoofdlijnen brede steun onder de EU lidstaten te zijn voor het voorstel zoals door de Commissie voorgesteld. De besprekingen in de Raadswerkgroep zijn nagenoeg afgerond. Het voorzitterschap hoopt een algemene oriëntatie te bereiken.

Registratie van de opvarenden en meldingsformaliteiten voor schepen

Inhoud/achtergrond/ tijdpad onderhandelingen

Het doel van de voorstellen tot wijziging van richtlijn 98/41/EG van de Raad inzake de registratie van de opvarenden van passagiersschepen die vanuit of naar havens in de lidstaten van de Gemeenschap varen en richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstatenis om gegevens van opvarenden voorhanden te hebben in geval zich een calamiteit voordoet en om deze gegevens op zo'n effectief en efficiënt mogelijke wijze te verzamelen en te registreren. Aangezien de onderhandelingen over dit voorstel in de Raadswerkgroep pas eind oktober zijn opgestart, zal er over dit voorstel dit jaar geen besluitvorming meer kunnen plaatsvinden en zal het voorzitterschap naar verwachting een voortgangsrapportage presenteren.

Inzet Nederland

Van belang is dat de telling en registratie van opvarenden zo efficiënt en effectief mogelijk gebeurt. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van het Maritieme *Single Window* dat reeds gebruikt wordt voor informatie die door schepen moet worden aangeleverd. Echter, voorkomen moet worden dat dubbele meldingen vereist worden en de administratieve lasten toenemen. Daarnaast moet in ogenschouw worden genomen dat richtlijn 2010/65/EG ook nog onderdeel is van een andere REFIT exercitie die de Europese Commissie heeft opgestart en waar ook wijzigingsvoorstellen uit kunnen voortvloeien.

Indicatie krachtenveld Raad en Europees Parlement

Met dit voorstel lijkt de Commissie een extra melding aan het Maritieme *Single Window* te willen vastleggen van informatie die al via di*t Single Window* aan autoriteiten gemeld wordt. Het Kabinet zal zich tegen deze dubbeling van meldingen uitspreken omdat dit extra administratieve lasten voor industrie en overheid met zich meebrengt en omdat de daarvoor benodigde wijzigingen in het bestaande Maritieme *Single Window* disproportioneel zijn en onnodige kosten met zich mee brengen. Diverse andere landen hebben zich op gelijke wijze uitgesproken.

AOB agendapunt: Reductie broeikasgassen in de Europese transport- en mobiliteitsector

De Commissie zal tijdens de Transportraad haar Europese strategie voor het reduceren van broeikasgassen in de Europese transport- en mobiliteitsector toelichten. Dit naar aanleiding van de op 20 juli jl. gepresenteerde Commissiemededeling, waarover uw Kamer een BNC-fiche[1] [2] heeft ontvangen. Deze mededeling richt zich vooral op de klimaatopgave en maakt deel uit van het pakket voorstellen voor een emissiearme economie dat tegelijkertijd de concurrentiekracht van de EU moet vergroten. Met dit voorstel zet de Commissie voor de periode tot 2030 een Europese strategie uit voor het reduceren van broeikasgassen in de Europese transport- en mobiliteitsector (non-ETS sector). Daarnaast bevat de mededeling een bijlage met geplande wetgevingsvoorstellen. Deze maatregelen zijn al in een eerder stadium aangekondigd. In deze mededeling worden ze expliciet genoemd en in de juiste context geplaatst. De wetsvoorstellen zullen ter zijne tijd afzonderlijk beoordeeld

[2] Kamerstuk 34 535, nr. 4

worden. De mededeling sluit prima aan bij de Nederlandse ambitie die is uitgesproken over duurzaam transport tijdens de informele bijeenkomst van EU transport- en milieuministers in april 2016, onder Nederlands Voorzitterschap.

AOB agendapunt: Beveiliging in de transportsector

De Europese Commissie zal een toelichting geven over beveiliging in de transportsector, een nadere invulling van dit agendapunt is nog niet bekend. Wel aangegeven kan worden dat de Commissie informatie zal delen over de stand van zaken rondom de studie naar beveiliging van internationale treinen, inclusief hoge snelheid trein diensten.

AOB agendapunt: Toelichting van het Maltese voorzitterschapsprogramma

Malta zal een toelichting geven op het voorzitterschapsprogramma.

AOB agendapunt: algemene vergadering van ICAO

De Europese Commissie zal verslag doen van het resultaat van de 39e algemene vergadering van de internationale burgerluchtvaartorganisatie van de VN (ICAO). Tijdens deze vergadering is besloten tot het invoeren van een systeem om de CO2-emissies van de luchtvaart te beperken. Het systeem heeft tot doel om de CO2-emissies die na 2020 ontstaan te compenseren via maatregelen binnen en buiten de luchtvaartsector in de periode 2021–2035. Om aan de wens van zich ontwikkelende economieën te voldoen wordt het systeem gefaseerd ingevoerd; vanaf 2021 is deelname vrijwillig, vanaf 2027 tot 2035 verplicht (met uitzondering van een aantal specifiek uitgezonderde ontwikkelingslanden). Op dit moment hebben 66 staten zich vrijwillig aangemeld om deel te nemen vanaf 2021, waarmee ongeveer 80% van de te compenseren CO2-emissies over de periode 2021–2035 wordt meegenomen. Nederland is positief over dit resultaat en over het onderhandelingsproces zoals dat gevoerd is tijdens de Assemblee.